

岡山駅周辺の放置自転車の現状とその対策

豊城洋輔* 市南文一**

Illegally Parked Bicycles around the Okayama Station — Withdrawal, Storage and Return of Them —

Yosuke TOYOKI * Fumikazu ICHIMINAMI **

(Received November 29, 2004)

In this paper, first it is investigated illegally parked bicycles around the Okayama station, withdrawal, storage and return of them. Second, there will be a questionnaire to understand citizen's consciousness and clarify how they have been grasped present condition. Furthermore, it is aimed that considering how to carry out an efficient activity for reducing number of illegally parked bicycles.

The results are concluded as follows. It is much more required to strengthening in the criminal prohibition zone by applying withdrawal activities and regulations. Presumably, first it is required to change storage area in order to increase the rate of returned bicycles. Besides, it will be great improvement in rate of return, if definite proportion of area is confidentially secured on storage area near the Okayama station.

Moreover, it was remarkable that a citizen was not known in detail about an illegally parked bicycle. On the other side, recognition of most of the suburbanite of Okayama-shi tends to be impervious and replied to affirm illegally parked bicycle. However, the residents who live an area near to station understood the present condition well, and they disapprove to the illegally parked bicycle.

Finally, in order to improve present condition, to prevent completely and to decrease the number of illegally parked bicycles publicity work is required.

Key Words: *Illegally Parked Bicycle, Okayama Station, Storage Area, Publicity Work*

1 はじめに

日本の自転車の推定保有台数は約8,600万台で、日常生活に馴染み深い。自転車は、通勤・通学・買物などの交通手段、あるいはスポーツ、レジャー用などの数多くの場面で利用されている。

日本は、1997年12月の京都での地球温暖化防止国際会議で、二酸化炭素などの排出量の1990年の水準からの「6%削減」を世界に公約した。また、自転車は、ガソリン不要のクリーンで健康的な乗物として注目されてきた。①適度の速度、②長い利用距離、③適度な運動にな

るので健康的な乗り物である、④開放的で、免許不要の乗り物、⑤駐輪面積が少なくて済み、通路面積なども含めて比較すると、自動車の場合の約10分の1で足りる、⑥経費・購入費が安く経済的、⑦自動車と同様、玄関先まで乗り入れできるなどの特徴があることから、自転車は手軽な交通手段として幅広く活用され、その利用は今後一層増加すると考えられる(諸岡; 1994)。

その反面、鉄道やバスの駅周辺を中心に自転車が放置されたり、自転車走行マナーの悪化に伴って交通事故が増加するなど、様々な社会問題が発生している。とくに、一般道路などへの自転車の放置は、次の問題を引き起こしている。①歩道の幅を狭め、歩行環境を悪化させ歩行者を不愉快にさせる。②点字ブロックを覆い隠し、身体障害者の安全な通行の障害になる。③車の出入り

* 積水ハウス株式会社

** 岡山大学大学院自然科学研究科

口や車道に飛び出た自転車は、救急車・消防車などの緊急車両や、バス・タクシーなどの通行の障害になり、渋滞を増大させる。④ 長時間の大量放置は、盗難の発生を招く。⑤ 大量放置は、駅周辺の広場や公共空間の機能を低下させ、都市景観を著しく損う。

小杉(2002)は、放置自転車を減少させるための新たな法整備の必要性を述べている。自転車の法制度は、20世紀の飛躍的な経済発展に貢献した自動車のそれに比較して、ほとんど整備されておらず、交通手段としての位置づけが不十分である。また、絶対的に不足していると言われてきた駐輪区域の必要性に関しては、和田(2002)などの研究がある。

岡山市には急傾斜地が少ないことから自転車利用に適しており、全国的には減少傾向にある放置自転車台数が、岡山市では増加傾向を示していた。内閣府政策統括官交通安全対策係(2002)によれば、2001年度の岡山駅周辺の放置自転車数は2,980台で、全国で5番目に放置自転車が多い駅とされた(表-1)。1999年度の同調査によると、岡山市の放置自転車台数は2,000台で全国20番目、1997年では1,400台であったことから、放置自転車台数の急速な増加は明らかである。

放置自転車で埋め尽くされた歩道の通行を避け、車道を通行していた人が、車両に跳ねられて死亡する人身事故が実際に発生している。駅周辺に放置される自転車の存在は、個人のモラルやマナーに起因しているが、その量が示すように、放置自転車の一掃は、地域社会で取り組まねばならない課題であり、効果的な対策が求められている。岡山駅周辺には目に余るほどの自転車が放置されてきたため、それを見た人は「1台くらい放置が増えてもかまわない」、「他人が放置しているから、自分も放置してかまわないだろう」といった安易で無責任な気持ちを抱く傾向にあり、それが自転車の放置を誘発してきたことは否めない。

岡山市は2002年7月にアンケート調査を実施し、「市民のマナー、意識向上のために最も重要なことは何か」という質問に対して、放置自転車の撤去活動が最も多い回答を得ている。このように、放置自転車は市民にとっても懸案であることは自明であるが、これに関する調査は必ずしも十分とは言えない。

そこで、本稿は、放置自転車の撤去活動(撤去後の保管・返還業務も含む)を中心に、まず、岡山市の活動とその状況を整理し、次に岡山駅周辺を対象とした聴き取り調査によって市民の意識や要望を把握して、その現状と課題を明らかにする。さらに、放置自転車の減少のために、効率的な活動を実施する方法を考察することを目的とする。

2 放置自転車の推移

2.1 日本の自転車台数の推移

図-1は、1940年以降の日本の自転車保有台数を示している。自転車の保有台数は第二次世界大戦後、約40%減少したが、その後の技術発展や社会的需要により順調に増加し、一般庶民にも広く利用され始めた。しかも、1971年のニクソンショックと1973年の第1次石油危機は、自動車燃料のほとんどを輸入に依存している日本に大きな影響を及ぼしたために、自転車が一層注目されるようになった。特に、1973年には自転車保有台数は約600万台も増加した。この数値は、この前後の年の100万台前後の増加台数を考慮すると突出しており、石油資源の海外依存の危険性が形態を変えて具現化したことになると思われる。

石油危機後、新たな油田が各国で発見され、石油価格が下落したため、自転車の注目度は下がり、自転車を含めた都市交通体系の検討が、事実上は不十分なままになってきた。それでも、自転車台数は増加し続け、いわゆ

表-1 放置自転車の多い駅(2001年度)

順位	駅名	市区町村名	事業者名	放置台数
1	天神	福岡市	福岡市営、西日本鉄道	4,530
2	新浦安	浦安市	JR東日本	3,710
3	蒲田	大田区	JR東日本、東急電鉄	3,280
4	名古屋	名古屋市	JR東海、近鉄、名古屋市営、名鉄	3,140
5	岡山	岡山市	JR西日本	2,980
6	赤羽	北区	JR東日本	2,940
7	大宮	さいたま市	JR東日本、東武鉄道	2,530
8	新宿	新宿区	JR東日本、営団、小田急、京王、都営	2,510
9	南行徳	市川市	営団	2,470
10	池袋	豊島区	JR東日本、営団、西武、東武	2,440

内閣府政策統括官交通安全対策係(2002)より作成。

る、バブル経済の崩壊後、経済状況の悪化と国際的な地球環境への関心の高まりが重複して、自転車への注目が集まるようになり、自転車保有台数の増加に拍車がかかった。ごく最近でも、原油の国際価格は、1バレルで50\$以上の異常な高値を一時的に記録していることから、自動車利用の伸びの停滞も予想されるが、石油資源には直接に関係しない自転車を利用する意義は、ますます大きくなっていくものと予想される。

2.2 放置自転車台数の推移

自転車の路上への放置は、1970年代に顕著化した。これは石油危機と重なる時期である。1975年以降、自治体や内閣府の駅周辺の放置台数などが調査されるようになった。このデータが発表されると、マスコミが放置自転車を取り上げるようになり、放置自転車は社会問題の1つとして認識されるようになった。1975年の全国の駅周辺における放置自転車の台数は約30万台であったが、図-2によれば、1977年には67万5千台、1981年には98万8千台と急速な増大を示した。この直接的な原因は、自転車を駅までの交通手段として利用する鉄道利用者の増加である。これは、人口の都市圏への流入に伴い、鉄道を利用して都心部へ向かう通勤・通学者が増加するとともに、従来、徒歩圏域を超えた地域から駅へバスで移動していた鉄道利用者が交通渋滞の悪化によるバス運行の不定時性、バス運賃の値上げなどによって自転車利用に切り替えたことによると考えられる。しか

し、大規模な（乗換）駅の近辺の地価は非常に高いので、自転車・オートバイを収容する適度な広さがなければ、それらの預かり業務の成立がきわめて困難になる。

このような状況を受けて、「自転車の安全利用の促進及び自転車駐輪場に関する法律」（自転車法）が1980年に制定された。この制度の特徴は2つで、第1に駐輪場の整備の促進、第2に駐輪制御関係（主に放置自転車撤去関係）である。自転車法の制定により整備が全国的に順調に進み、1981年の100万台近くの放置自転車台数が1987年には80万台以下に減少した。1991年には、約83万台に増加したが、1993年に自転車法が改正された。より厳しい規則や条例の設定や、新たに盗難対策が加わったことから、駅周辺の放置自転車台数は1995年に約70万台、1997年に約64万台、2001年には約54万台まで減少した。駐輪場に関する項目は、2001年で、全国676市区町村において、自転車駐車対策条例の総数は965である。また、駐輪場は全国に約1万カ所整備されており、約375万台の自転車を収容することができるが、実収容台数は290万台である。

2.3 放置自転車の撤去・保管・返還活動

放置自転車の台数は全国的に減少しているが、駅前には自転車で溢れてきた。現状では、自転車を撤去しなければ、自転車の放置がさらに増え、人や車両が通行不能になる可能性もある。撤去活動は、通行確保やモラル向上に不可欠である。1980年の自転車法の制定以後、全国

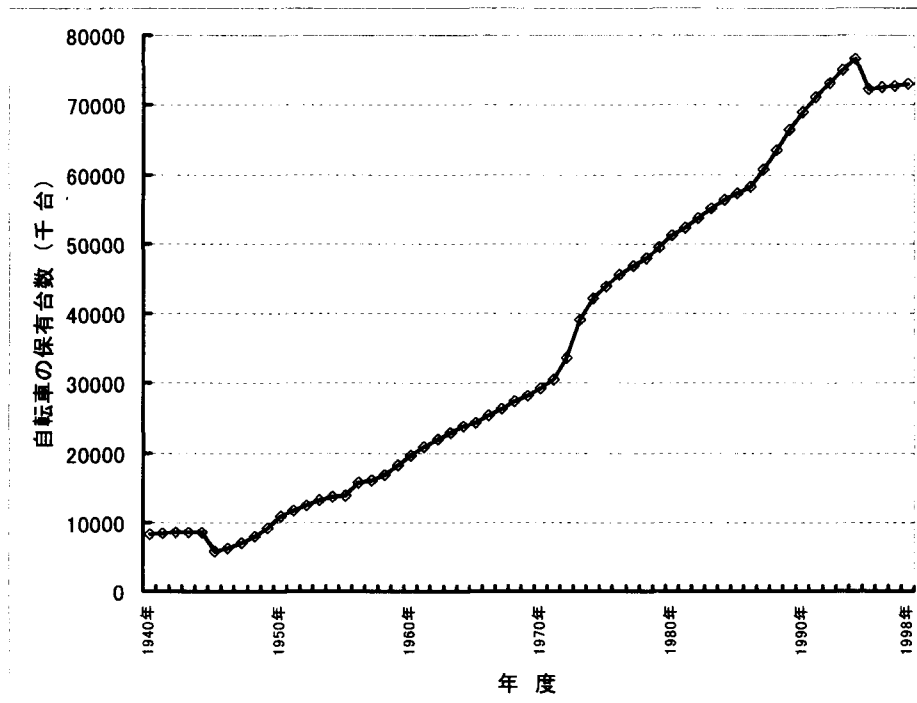


図-1 日本の自転車保有台数の推移

横島(2001)より作成。

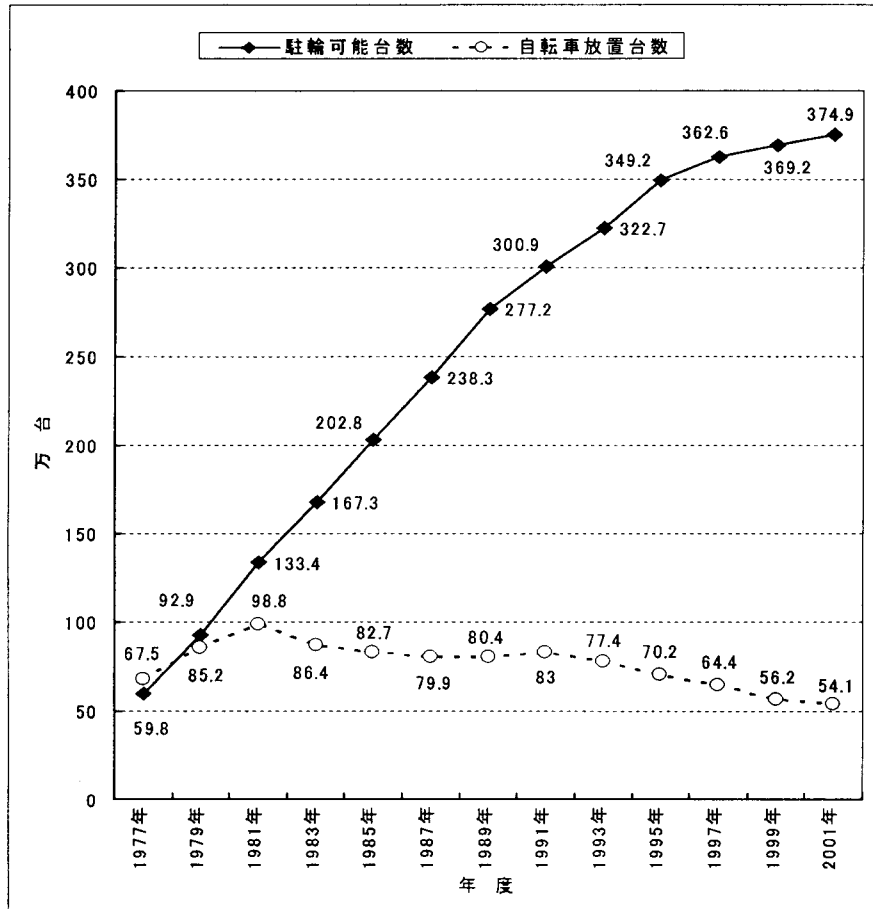


図-2 駅周辺の自転車の放置台数と駐輪可能台数の推移

内閣府政策統括官交通安全対策係(2002)より作成.

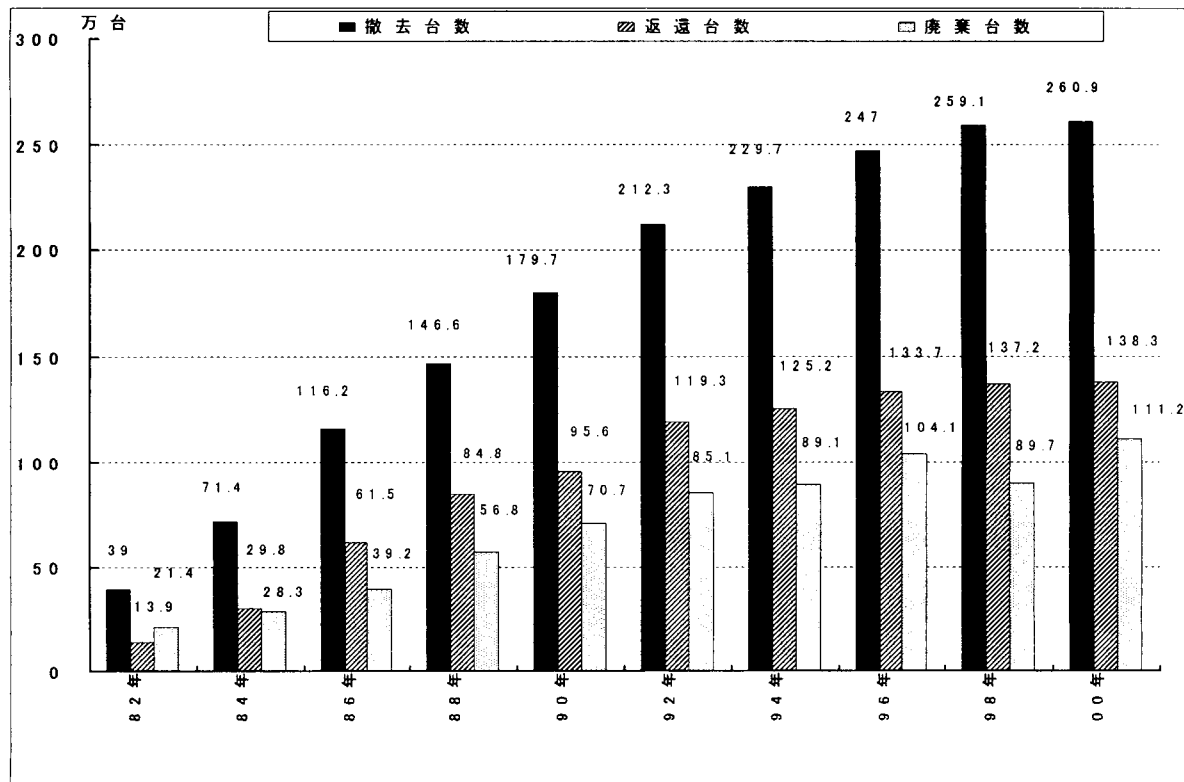


図-3 全国の放置自転車(撤去・保管・返還)の台数の推移

内閣府政策統括官交通安全対策係(2002)より作成.

で放置自転車の撤去・保管・返還活動が始まった。図一3によれば、放置自転車の撤去台数は年々増加しており、2000年の年間撤去台数は約260万台で、放置自転車の減少に一定の効果をあげている。撤去された自転車の台数に占める返還台数比率はいずれの年も60%前後で、残りのほとんどは廃棄処分である。2000年度の全国での撤去自転車廃棄台数は約111万台で、このために2億4,000万円の費用が使用されている。循環型社会が標榜されているが、再利用された台数は撤去自転車全体の10%にも満たない。再利用台数が全国一の広島市ですら、年間撤去台数約5万台のうち、再利用台数は約9千台であるので、再利用率は18%である。

次に、全国での撤去後の保管場所での保管期間は60～89日という期間が最も多い。また、180日（半年）という期間を設定している市区町村も96地区と多い。最短で2週間、最長で半年、全国平均は約3ヵ月である。大阪市の場合は1ヵ月で、東京都豊島区の場合は40日である。

さらに、撤去自転車の返還の際の徴収額（返還費用）は、自転車では1,000～1,499円、原付では2,500～2,999円が最も多い。返還費用の最高額は自転車5,000円、原付8,000円、最低額は自転車100円、原付300円であり、保管期間・返還費用ともに、地域によってかなりの差異がある。たとえば、大阪市の場合、放置自転車の撤去保管料は2,500円である。また、東京都豊島区の場合、放置自転車の撤去保管手数料は従来、3,000円であったが、2004年10月から5,000円に値上げされた。

3 岡山市の活動とその現状

3.1 調査対象地域：JR岡山駅周辺の現状

岡山市の人口は約63万人で、平野が広がり谷や坂が比較的少なく、自転車の利便には好都合である。JR岡山駅周辺は商業中心の1つであり、人の集散が激しく、従来、多数の放置自転車で、景観を損ねてきた。

岡山駅周辺の商業地区では、岡山駅東口に、駅前地区、表町地区、地下一番街、西口に奉還町地区がある。駅前地区には、「ダイエー」、「高島屋」、「オーパ」、「岡山ビブレ」、「イトーヨーカ堂」などの大型店舗が集積する。後楽園や岡山城に近い表町地区は県内屈指の商店街で、商圈も広域に及び、「天満屋本店」、「ロフト」などの商業施設がある。岡山駅の地下一番街は、薬局や洋服などの専門店街であり、岡山駅西口の奉還町は最寄品中心の周辺住民に密着した商店街である。2004年度では、岡山駅の周辺で放置自転車対策が強化されたので、駅の東・西の広場や市役所筋などの目抜き通りでは、放置自転車はかなり減少したが、駅からの距離が遠くなったり、

狭い路地に入ると、自転車が相変わらず放置されている（写真一1）。

3.2 自転車に関する岡山市の条例

1980年の「自転車法」に基づき、岡山市も1982年4月に「岡山市自転車駐車場附置義務条例」を、1988年4月に「岡山市自転車等放置防止条例」、「岡山市自転車等駐車場条例」を制定した。これらの条例の制定時期は、全国の中でも比較的早かった。

「岡山市自転車駐車場附置義務条例」は、自転車の大量の駐車需要を生じさせる施設における自転車駐車場の設置と管理について必要な事項を定めている。後に制定された「岡山市自転車等放置防止条例」は、公共の場所での自転車などの放置を防止することで、市民の生活の安全と都市機能の維持をはかり、良好な都市環境の形成を目的としている。「岡山市自転車等駐車場条例」は、道路交通の円滑化と自転車などの利用者の利便をはかるため、岡山市の設置する自転車など駐車場の設置と管理を定めたものである。その後、一部改定などの小変化があったが、大きな変化はなく、現在に至っている。

3.3 放置自転車の撤去活動

3.3.1 自転車等放置禁止区域

1988年3月に制定された「岡山市自転車等駐車場条例」により、自転車等放置禁止区域が設定された。この対象範囲は、岡山駅を中心とした約400m四方の地域である（図一4）。現在、この禁止区域内で警告札が貼り付けられてから、3時間以上放置すると撤去可能になる（2005年度からは、即時撤去の予定）。最近では、岡山駅周辺に加え、西大寺・大多羅・高島・大元・妹尾の各駅周辺の5ヵ所が放置禁止区域に新たに指定された。（大阪市では、駅〔2003年10月では、88駅〕から概ね300m以内の禁止区域内に駐輪すると、即時、撤去される。）また、禁止区域以外の場所では、警告札が貼り付けられてから1週間以上放置されると撤去可能になる。

禁止区域内と禁止区域外では大きな差異がある。2002年秋の時点では禁止区域内に、禁止区域を示して自転車の放置禁止を促した標識が西口に21個、東口に32個設置されていた。しかし、それらの上にチラシが貼られたり、落書きが多数書かれていることがあり、情報を正確に読み取ることができず、放置自転車の減少には必ずしも効果的ではない。また、岡山市のホームページ・広報誌に放置禁止区域を公開したり、指導員が駐輪を指導し、啓発チラシを配布している。また、表町地区は、放置禁止区域の範囲に入っておらず、駅周辺からのしわ寄せで、放置自転車で溢れている。この状況を解消するには、放



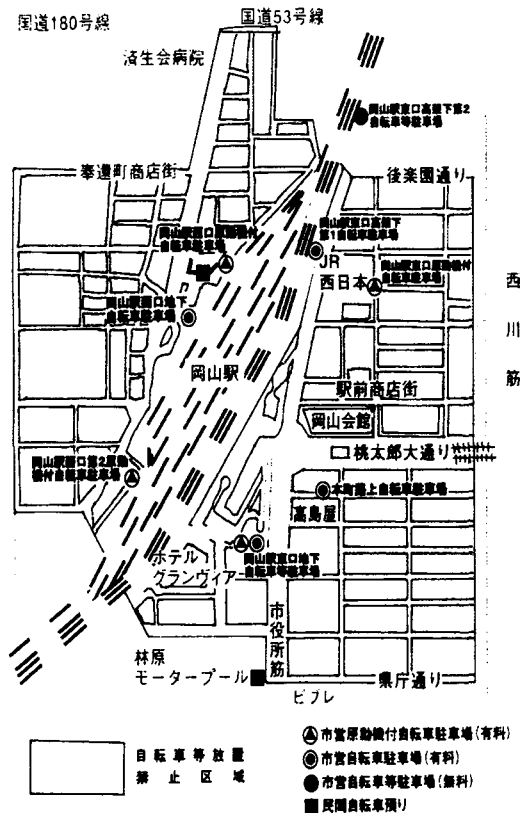
写真－1 JR岡山駅東口、本町の放置自転車

2004年11月、筆者撮影.



写真－2 JR岡山駅西口、駅元町の地下自転車駐輪場の入口

2004年11月、筆者撮影.



図一 4 岡山駅周辺の駐輪場

岡山市都市整備局土木部の資料による。

置禁止区域の拡大や条例強化の必要性が検討されても不思議なことではないが、地域の特性を総合的に勘案しつつ、駐輪場を整備することも不可欠である。

なお、岡山市では自転車等放置禁止区域を設置するだけでなく、JR 沿線に駐輪場整備を進めており、岡山駅その他、西大寺・大多羅・高島・大元・妹尾の各駅に駐輪場を整備してきた。2004 年 7 月 1 日からは、岡山駅東口高架下第 1 自転車駐車場、駅前路上自転車等駐車場（8 月 1 日から）、本町路上自転車駐車場、岡山駅東口地下自転車等駐車場、中山下一丁目自転車等駐車場（岡山ロッツビルの東）の駐輪場の利用料金を、最初の 2 時間の利用に限り無料化した（図一 4、写真一 2～4）。

3.3.2 撤去活動

放置自転車の撤去活動は、1988 年に放置禁止区域が設定されると同時に始まった。1988 年度には 2 週間に 1 回撤去作業が行われ、1 年間に約 4,500 台が撤去された。1992 年の撤去回数は 3 日に 1 回で、撤去台数は約 11,000 台、1997 年には 2 日に 1 回撤去されるようになり、撤去台数は 15,000 台を超えた。2001 年度は 2 日に 1 回で、年間約 19,000 台が撤去され、2002 年度には 2 万台以上

が撤去された（図一 5）。このように、撤去台数は、撤去回数やその頻度の増加に対応して増加してきたが、この傾向は岡山市以外でも類似している。放置自転車にかかる年間費用は 1,400 万円弱で、市民の税金の一部は放置自転車の対策に消えている。

撤去活動は 2 人で中型トラックに乗り込み、自転車の放置場所まで行き、自転車を積み込み、一杯になれば自転車保管所に移動し、また自転車を回収に行く行動の繰り返しである。2002 年度では、3 人が撤去作業に従事していたが、警告後 3 時間経過した自転車を確実に撤去することができず、夜間に自転車を撤去することができていなかった。平等で確実な撤去活動が必要であれば、民間に委託するなどして作業員を増加させるべきであろう。

3.4 保管・返還活動

3.4.1 保管・返還活動の流れ

撤去活動が始まると同時に保管返還活動も始まった。撤去された自転車は、自転車の放置場所によって、それぞれの保管場所に約 2 ヶ月間保管される。自転車を撤去した場所には、放置した人に、自分の自転車が撤去されたことがわかるように、撤去された日時、保管場所の位置、返還費用などを示した看板が立てられている。撤去された自転車は、岡山県警察本部の調査により、所有者が判明した場合、返還期限を定めて、返還通知を本人に送付し、引き取りがある時は、自己証明の提示と、他に自転車 1,500 円、¹原付 3,000 円の費用を徴収し返還する。自転車の返還費用は、2003 年 3 月 31 日までは 1,000 円であった。しかし、所有者が判明しない場合や、所有者が判明しても引き取りがないときは、保管期間の終了後あるいは、処分告示後 1 ヶ月経過した後に、廃棄されるか、リサイクル車として自転車組合などへ有償で譲渡される。盗難車と判明した自転車は、警察が自転車の処理を担当し、本来の保有者に返還される。

3.4.2 保管・返還の状況

自転車保管場所は、できるだけ多くの放置自転車が保管できるように整理されている。自転車の返還台数は、撤去台数にほぼ対応して増加しており、6 千台程度である。自転車の返還率は、1997 年までは 40 % を超えることが多かったが、1998 年度には 35.1 %、2003 年度には 32.4 % まで低下した。全国平均の返還率は約 60 % であり、これに比べると岡山市の返還率は約半分である。2001 年度の自転車の撤去に要した費用は約 1,400 万円であるが、返還費用での還元は約 600 万円で、予算を圧迫している。

また、1990 年代の前半の廃棄台数は約 5 千台／



写真-3 JR岡山駅東口、地下自転車等駐輪場の入口

2004年11月、筆者撮影.



写真-4 JR岡山駅東口、地下自転車等駐輪場

2004年11月、筆者撮影.

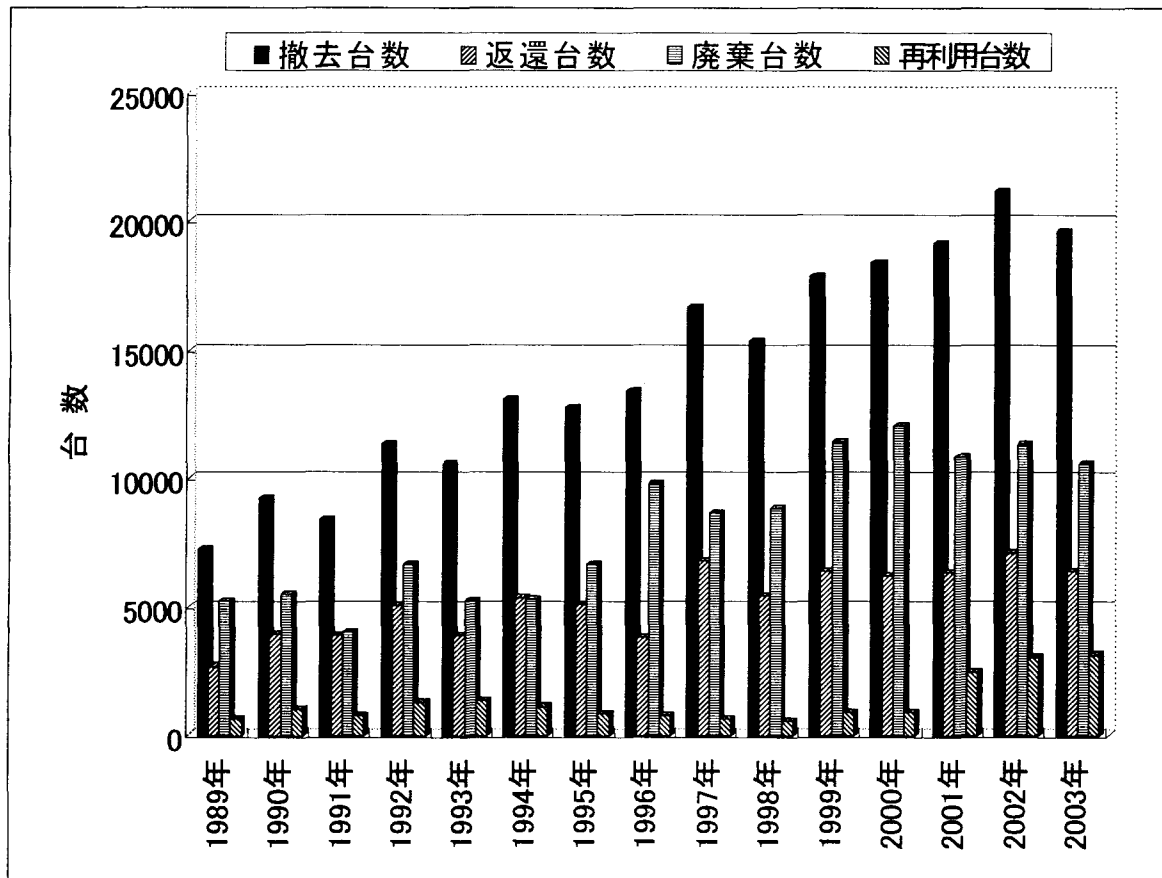


図-5 岡山市の放置自転車台数の推移

岡山市都市整備局土木部土木管理課の資料により作成。

年であったが、1999年度以降は1万台を超えている。廃棄率は、年次によってかなり変動するが、最近では約5～6割である。再利用台数は、1990年代の前半には千台／年を超えていたが、その後に減少した。しかし、再利用台数は、2001年では約2,400台、2003年度には約3,100台に増加した。再利用率は約5%であったが、2001年度以降に1割を超えるようになった。

3.4.3 各保管場所と返還台数

放置自転車の保管場所は、4カ所ある（図-6）。

a. 野花大橋第一・第二保管場所 岡山駅から、西に約3.5kmの笹ヶ瀬川沿いに位置し、岡山駅に比較的近い（バスの所要時間は9分、運賃は190円）。ここには、主に岡山駅西口の放置自転車が保管されている。4カ所ある保管場所の中で最大規模で、2,800台収容することができる。1988年に完成し、2002年に増設された。返還時間は、祝日を除く9時～17時である。図-7によると、年度毎の返還台数は1999年度が3,810台、2000年度が3,917台、2001年度が4,051台であり、年間全返還台数の約3分の2を占めている。

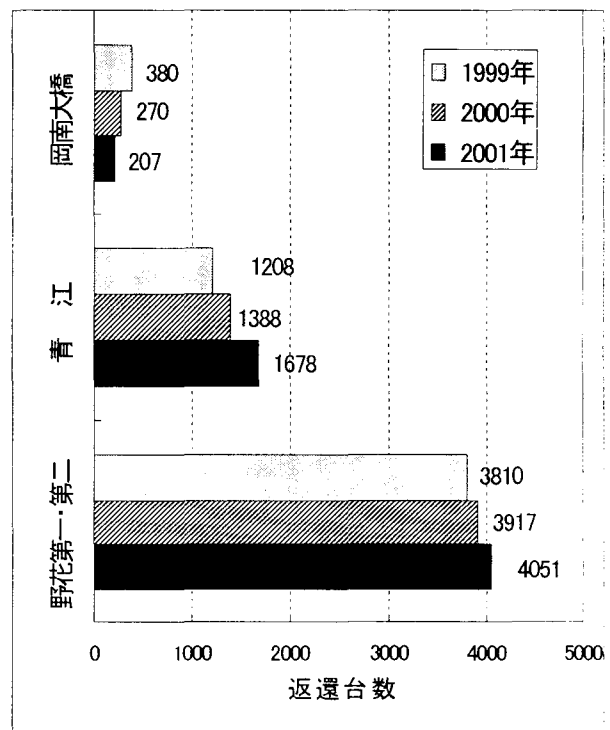


図-7 各保管場所の返還台数

岡山市の資料により作成。

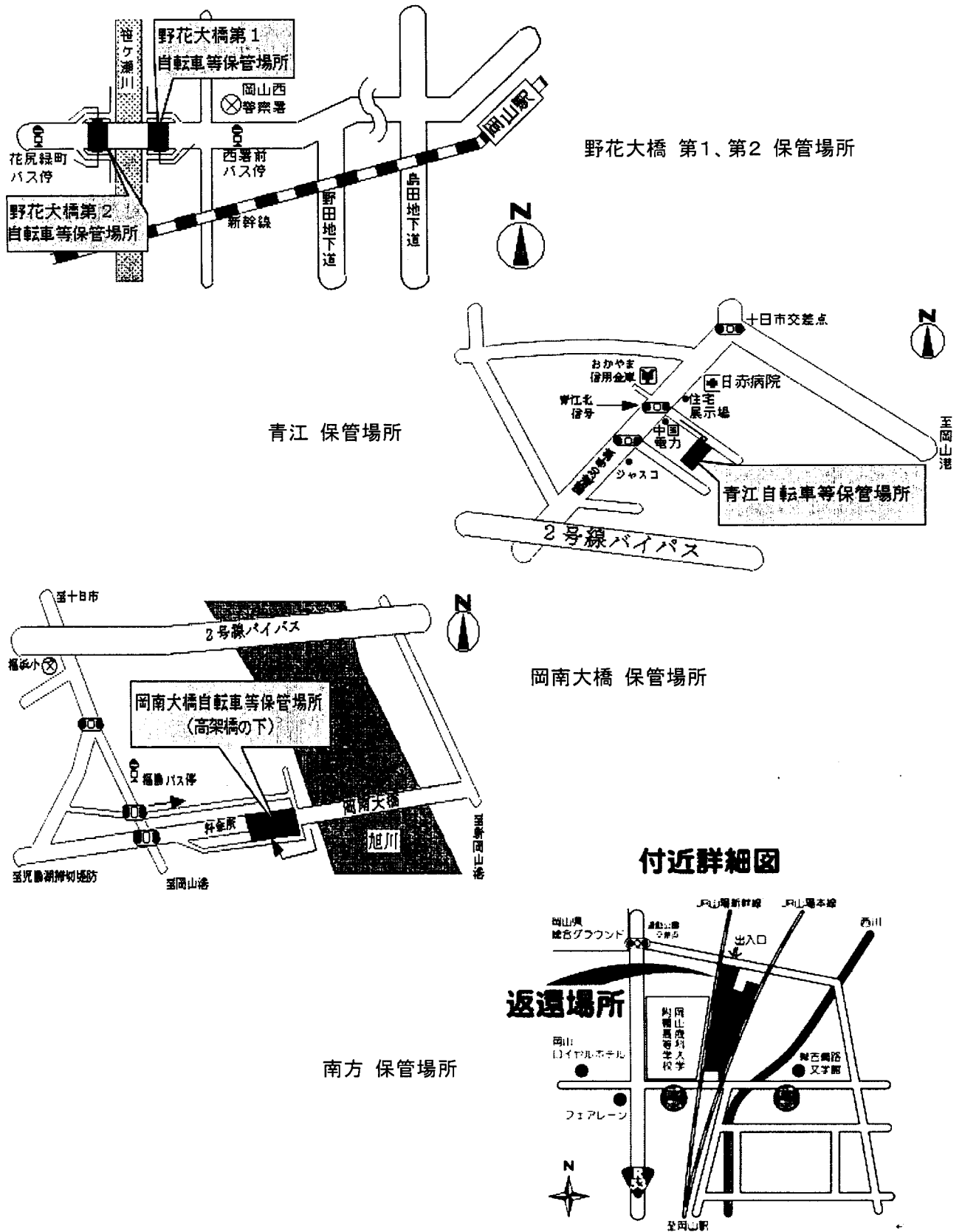


図-6 岡山市の撤去自転車の保管場所

岡山市都市整備局土木部土木管理課の資料により作成.

b. 青江保管場所 1985年に完成した保管所で、700台を収容できる。岡山駅から、南に約5kmに位置している（バスでの所要時間は14分、運賃は260円）。ここでは、岡山駅東口の放置自転車を中心に保管する。返還時間は、祝日を除く9時～17時である。年度別の返還台数は、1999年度が1,208台、2000年度が1,388台、2001年度が1,678台である（図－7）。

c. 岡南大橋保管場所 岡山駅から南東に約7.5kmの場所にあり（バスの所要時間は約20分、運賃は350円）、岡山駅東口の放置自転車を中心に保管している。保管所の返還時間は、土日、祝日を除いた9～17時である。収容台数は1,500台であるが、返還台数は少なく、2001年度は207台である。この理由として、完成時期が1993年であるため市民の認識が薄いこと、他の保管所と比べて土日の返還活動がないことが挙げられる。

d. 南方保管場所 JR岡山駅から北に約1kmに位置し、JR山陽新幹線とJR山陽本線に挟まれた場所で、岡山商科大学附属高校の東に設置された。

3.5 駐輪場

岡山駅西口の駐輪場の平成13年度の平均利用率は119%で、収容台数2,350台に対して、実質利用量は2,800台となっている。これとは対照的に、岡山駅東口の駐輪場の利用率は59%で、収容台数3,553台に対し、実質利用量2,100台となっている。この利用率の低さを改善しなければ、放置自転車の減少は望めない。

4 聴き取り調査による検討

2001年に、岡山市民の意識・要望などを知るために放置自転車の撤去・保管・返還活動に関して聴き取り調査を実施した。有効回答数は質問項目によって多少の差異があるが、全ての項目で135人近くの回答を得た。回答者の属性では、男性が43%、女性が57%である。年代では、20代が47%を占め、10代が25%、30代が9%で、30代までで80%を構成する。職業では学生が66%、会社員が20%、公務員・自営業がともに6%を占めた。よって、回答者は学生と若い社会人である。

4.1 放置自転車に対する市民の意識

90%以上が放置自転車に対して罪悪感を感じており、54%が、「悪いことであるが仕方ない」と回答した。「何も思わない」回答は9%で、大部分は罪悪感を感じながら、自転車を路上に放置していると考えられる。

4.2 撤去活動

4.2.1 自転車等放置禁止区域

「広過ぎる」という回答が20%、「広い」という回答が26%であった。この中の多くが郊外に住む学生・会社員で、自分の駐輪に不都合であるためと考えられる。

「狭い」、「狭過ぎる」という回答は24%であった。狭過ぎると区域外にしわ寄せが来るので、区域を広めて警告を与えることが必要であるからと考えられる。

4.2.2 岡山市条例

禁止区域内の条例（3時間以上の放置で撤去可能）では、「厳しい」が14%で、「厳し過ぎる」が最多の39%であった。これらの回答のほとんどを郊外居住者が占めていた。「適度」は28%であった。禁止区域外の条例（1週間以上の放置で撤去）では「適度」が最高で49%、また「ゆるい」が24%、「ゆる過ぎる」が9%であった。

4.2.3 撤去の頻度

放置禁止区域外の回答と比例して、「1週間に1回」という回答が45%を占めた。「毎日」が19%、「2日に1回」が4%、「3日に1回」が14%であった。「撤去の必要なし」と回答したのはわずか6%であり、撤去を行わなければ人・車両の通行スペースがなくなるという現状を反映している。「その他」の意見も12%を占めており、その中で「1ヵ月に1回の撤去」という意見が多かった。この理由として考えられるのは、市民の駅周辺の放置自転車事情について知識が浅薄であり、危機感に欠けていることや、2日に1回撤去しているという現在の活動頻度の知識がないからであると思われる。

また、放置禁止区域に対して「狭い」、「狭過ぎる」、条例に関して「ゆるい」、「ゆる過ぎる」、撤去頻度に関して「毎日」と回答したほとんどの人が駅周辺住民か、駅周辺に勤務する会社員・公務員・自営業であった。この項目では、放置自転車の加害者（この場合は、岡山市郊外に住居を持つ回答者）と被害者（駅周辺住民など）の考え方の差異が明瞭に表れた。

4.3 保管・返還活動

4.3.1 保管場所の位置

ほぼすべての保管場所に対して、「遠過ぎる」、「遠い」という回答があった。野花大橋保管場所には、「遠過ぎる」という回答は少なかった。「近い」という回答は、いずれの保管場所でも4～5%で、駅周辺住民と保管場所の付近の住民によるものであり、より遠く・厳しくすべきという意見であった。しかし、保管場所をJR岡山駅からさらに離すと、現在でも低い返還率がさらに減少する。したがって、撤去場所（駅周辺）から近い保

管場所が望まれることになり、南方保管場所はこの条件に叶うものと考えられる。

4.3.2 返還費用

「高い」、「高過ぎる」の合計が46%で、半分弱の回答者が値段に対して不満を持っており、返還率に影響している。しかし、「適度」の回答も35%あり、いかに自転車の価格が低下したとはいえ1,000円よりは費用がかかるということと、自分の乗り慣れた自転車ということもあって自転車を取りに行くという人もいるということが考えられる。「安い」、「安過ぎる」と回答した人のほとんどが駅周辺の住民と駅周辺に勤務する会社員・公務員・自営業であり、厳しくすべきという意見であったが、返還率の低下につながることも考えられる。結果をみる限りでは、多少の費用の値下げが求められている。

4.3.3 保管場所の保管期間・返還時間

保管期間では、「適度」という意見が76人(56%)であり、「やや短い」、「やや長い」がともに25人(18.5%)である。保管期間を短くすれば撤去活動の回転も上がるため、少し短縮してもよいかも知れない。返還時間に関しては「短過ぎる」が33人(24%)、「やや短い」が64人(47%)であった。9時～17時では電車に乗って遠方に出かけた人や、仕事がある人は撤去された日に引き取りに行くことができないので、可能であれば時間の延長が求められる(図-8)。

4.4 回答者の特徴

4.4.1 回答者の知識

図-9から明らかなように、全体的に見て少ない。

「返還費用について」の知識が最も多く46人(34%)、続いて「自転車放置禁止区域について」38人(28%)、「保管場所について」28人(21%)、「岡山市条例について」15人(11%)である。さらに、「3時間以上で撤去する」といった警告条例が回答者のわずか11%にしか認識されておらず、これではいくら放置禁止区域の知識があったとしても、放置自転車の抑制には直結しない。

次に、図-10は上記の4個の項目のうち何個の項目を知っていたかを表している。0～1個の回答者は、岡山市郊外や岡山大学周辺に住む学生・会社員などであった。2個の回答者は、郊外に住む、30～50代が中心であった。これは、市が発行している広報誌、情報誌などに通じているという理由が考えられる。3～4個の知識を持っている人々は全体の15%程で、その回答者は、駅周辺の住民、駅周辺の勤務者、撤去経験者が中心であった。この項目でも、駅周辺で従事する回答者と、そうでない回答者との差が出た。やはり、放置自転車に対す

る全般的な知識の一層の浸透が必要である。

4.4.2 回答者の意向

「自分の自転車が撤去された場合、保管場所まで取りに行きますか?」という質問に「取りに行く」と回答した人は全体の65%であった。しかし、現在の岡山の自転車の返還率は30%強であるので、放置自転車の中の盗難車を考慮しても、実際に取りに行く人の比率は低下すると思われる。逆に、「取りに行かない」と回答した人は35%で、ほとんどが保管・返還業務に関して不満を抱いていた。

その回答者に「今後、自転車に乗りますか?」という質問をしたところ、94%が「乗る」という回答をした。岡山市では、大都市に比べて公共交通が発展していないため、自転車が交通の要であり不可欠である。放置自転車を取りに行かず、再び自転車に乗るということは、新たに自転車を購入することになるため、さらに悪循環を引き起こすことになる。やはり、保管・返還業務の問題点を明らかにすることが、今後の解決策には必要である。

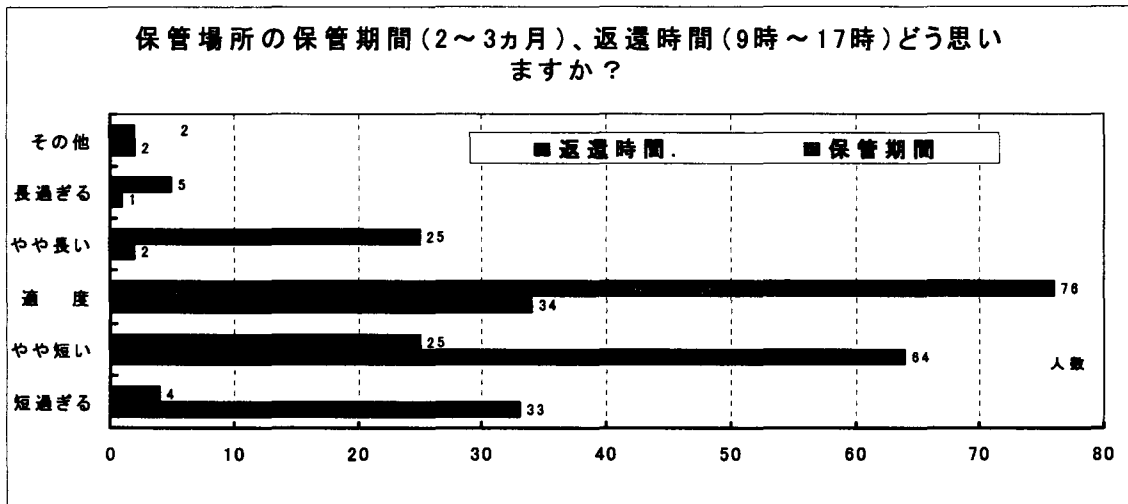
4.4.3 撤去経験者の特性

「自分の自転車が撤去された経験がありますか?」という質問で、その経験のあった回答者は全体の20%であった。撤去経験が1～2回の回答者16人の中で実際に自転車を保管場所まで取りに行った人は81%で、前述した「自転車放置禁止区域」、「岡山市条例」、「保管場所」、「返還費用」の4つの項目のうち3つ以上の知識を持っていた。

逆に、保管場所まで取りに行っていないという人の知識は少なく、撤去経験が3回・4回以上と回答した人は6人で、そのうち、自転車を取りに行っていないという人が5人であった。何度も撤去されるのは、自転車を保管場所まで取りに行かない人が多いかも知れない。しかし、知識は多く、全員が上記の4つの知識を持っていた。全体的に見て、撤去経験者は、撤去・保管・返還の情報だけでなく、その他の駐輪場や、レンタサイクル、駐輪指導員などの情報も持っており、聴き取り調査に対して、現状の問題点や欠点に、自分なりの意見を述べる人が多かった。このことから、撤去・保管・返還活動は、市民の放置自転車に対する注意・意識を高めることには十分意味のあることと考えられる。

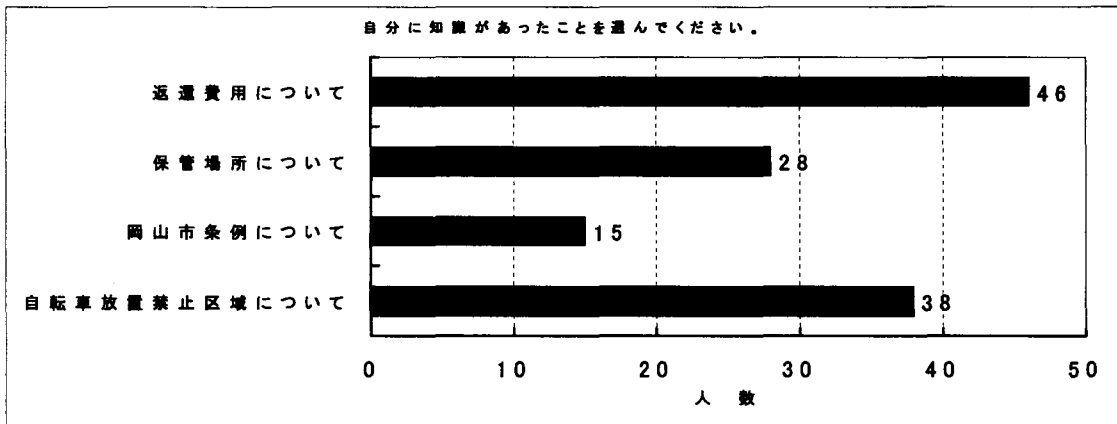
5 まとめ

ここでは、これまでの結果をまとめつつ、撤去・保管・返還活動自体の理想の形態と、これらの活動からみた放置自転車減少の対策を考察する。



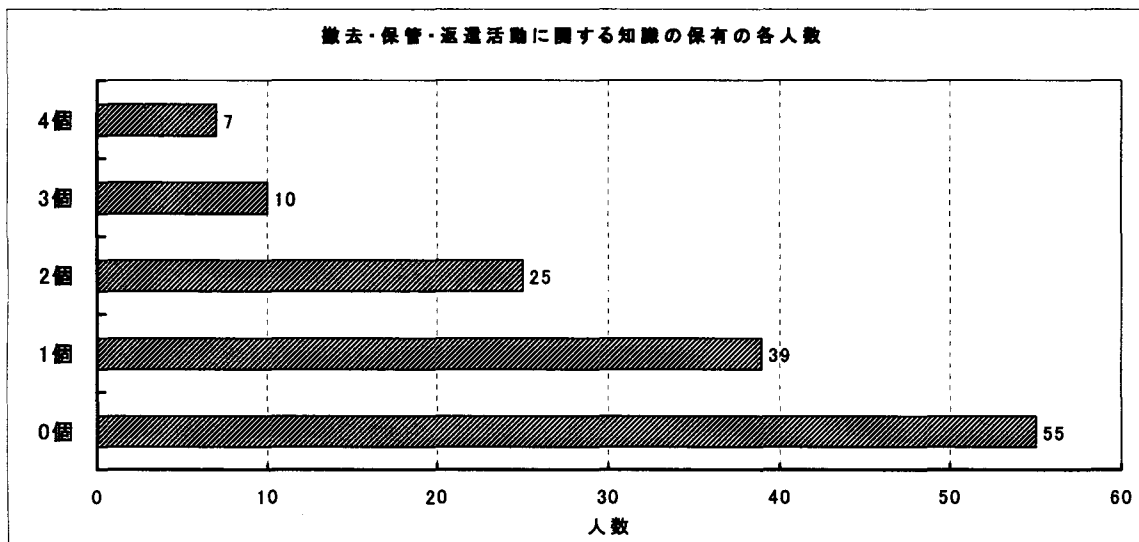
図－8 保管場所の保管期間と返還時間

聴き取り調査により作成.



図－9 回答者の知識(1)

聴き取り調査により作成.



図－10 回答者の知識(2)

聴き取り調査により作成.

5.1 撤去活動

5.1.1 自転車放置禁止区域

既述したように、禁止区域外の地域にしわ寄せが来ていることと駅周辺住民の意見を考慮すると、自転車放置禁止区域の拡大が望まれる。しかし、その区域を一律に拡大するのではなく、放置自転車で溢れている表町付近を中心に、状況を細かく確認しながら拡大することが必要である。聴き取り調査では、放置禁止区域が広いという意見が多かったが、これは、岡山駅周辺の放置自転車の現状について、適正な認識が乏しい郊外居住者の意見であるため、考慮すべきではない。

5.1.2 岡山市条例

まず、放置禁止区域内の放置3時間以上で撤去という条例内容に関しては、この程度の長さが適切とも考えられる。3時間であれば、短時間で済む用事で自転車が撤去されることもなく、十分猶予のある時間である。聴き取り調査では厳しいという回答が多かったが、適度に厳しい条例であればこそ、効果がある。放置禁止区域外での1週間以上の放置で撤去という条例は、期間短縮が必要であろう。現状は、放置禁止区域外でも自転車は十分溢れている。1週間以上も放置が認められると、自転車が溜まり、歩道・車道も塞ぐことも十分考えられる。また、警告後の自転車の移動は1～2日あれば十分であろう。しかし、大都市などでは、即時撤去のような厳格で明確な基準が次第に適用される傾向にある。

5.1.3 撤去頻度

この項目は、撤去活動の中で最重要事項であると考えられる。現在の撤去活動は、2日に1回の頻度であり、先述したように、日時・放置場所によって撤去の有無が起り得る。聴き取り調査では撤去活動の頻度を項目に含めたが、重要であるのは、いかなるときでも、放置禁止区域内に自転車が放置されて3時間以上経過した場合、即時に撤去することであり、条例通りに実践することである。上記の放置禁止区域の拡大も、条例の強化も撤去活動自体が確実に実行することができて成立することである。また、撤去活動によって市民の放置自転車に対する意識・認識が高まることが、十分効果的であることは先述した通りである。数日に1回という頻度ではなく、人々が主に行動する時間（たとえば10～19時）には、常に撤去活動を実施することができれば、撤去活動の効果が上がると考えられる。また、深夜に放置されている自転車は、利用されていない自転車が 많이 と考えられるので、夜間に週1回程度の撤去活動を実施すれば効果的な結果が出ると思われる。

5.2 保管・返還活動

自分の自転車が撤去され、自転車の返還を受けた人は、既述したように、放置自転車の現状認識を持ち、自転車の放置に注意することが多い。このことから、保管・返還活動の改善による撤去自転車の返還率の向上は、放置自転車の減少に十分な効果があると言える。

5.2.1 返還費用

返還費用は、全国をみると平均的な徴収額（自転車1,500円、原付3,000円）であるが、市民には不満の声もある。自転車の市場価格は低下してきたが、撤去費用に見合った価格負担を求める傾向が強い。

5.2.2 保管期間・返還時間

現在の2～3ヵ月間という保管期間は、先述したようにやや長い。自転車が交通手段の軸となっている岡山市では、自転車を撤去されても、次にまた自転車に乗るといふ人がほとんどであることから、自転車を引き取りに行く意向がある人は、通知書が到着すれば、すぐに引き取りに行くであろう。また、撤去活動の強化で、回転率の向上が必要であるので、1ヵ月程度の短縮が望ましいと思われる。次に、返還時間では、時間延長が必要であろう。土日の返還活動を行っていないという理由から、岡南大橋の返還台数の少なさが伺えることや、「仕事の都合で引き取りに行くことが困難」という回答者の答えが語るように、9～17時という返還時間の短さが、返還率の低下に関係していると考えられる。やはり、土日は活動し、返還時間は可能であれば20～21時までの延長が求められる。

5.2.3 保管場所の位置

聴き取り調査の結果から、保管場所の位置が返還率に関係していることは明らかである。JR岡山駅から比較的近い野花大橋保管場所でも、駅周辺までの自転車での所要時間は15分以上を要し、青江・岡南大橋保管場所では、30分以上を要する。現状では、返還率が低いだけではなく、撤去活動の効率も低下する。撤去活動の強化・返還率の増加を考慮すると、大都市での諸例のようになるべく駅周辺に大規模な保管所の設置が望まれる。現在、大阪や東京では、都心部に大規模な保管場所を設置し、60%近くの返還率を保っていることを参考にすべきである。

5.3 放置自転車に対する意識

聴き取り調査では、ほとんどの項目で、放置自転車の被害者（駅周辺住民、駅周辺に勤務する社会人など）と、実際に自転車を放置していると思われる加害者（岡山市

郊外居住者)の回答に歴然とした差異があった。

被害者側の回答には、撤去の規制の強化、自転車返還時における罰則の強化などがあった。逆に、加害者側の回答には、撤去・保管・返還活動は厳しいという不満の声が多かった。

この理由は、現状認識と、撤去・保管・返還活動の知識の差であると考えられる。個々の知識を持っていたとしても、全体を把握していないと、放置自転車の減少は望めないのは既述した通りである。回答者の90%以上が心の中では、放置自転車を悪いことであると感じていることを勘案すると、放置自転車に関する情報が市民全体に定着すれば、放置自転車の減少に効果が出ると思われる。広報活動では、撤去看板の設置、市の情報誌への掲載、ホームページの製作、啓発ビラの配布などが行われてきたが、効果があまり上がっていなかった。

市民の知識の定着化に必要なことは、現在の広報活動の強化、岡山市が新たに力を入れている駐輪指導員による駐輪指導・情報の伝達、学校を巡回する講演会の開催など、情報提供の機会を増加させて、市民の意識を粘り強く変革していくことであろう。

放置自転車対策では、撤去・保管・返還活動だけでなく、その他の駐輪施設の改善やレンタサイクルシステムなど、多くの事業が実施されている。本稿は、撤去・保管・返還活動の現状と課題を明らかにし、改善点を提示

してきた。放置自転車の一層の減少には、撤去・保管・返還活動だけでなく、その他の活動からの改善点を考察し、今回の結果と一体化させた総合的な活動が必要であろう。

謝 辞

ご多忙の折、資料を提供して頂いた岡山市都市整備局土木部土木管理課放置自転車対策係、聴き取り調査に協力して頂いた市民の皆様に厚く感謝申し上げます。

参 考 文 献

- 小杉 隆 (2002) ; 自転車「活用」を実現する法整備を。都市計画, 51-3, pp.9-12.
- 内閣府政策統括官交通安全対策係 (2002) : 「駅周辺における放置自転車の実態調査の集計結果」, 60p.
- 諸岡昭二 (1994) : 「改正自転車法の解説」, 東京経済, p.6, pp.186-203.
- 横島庄治 (2001) : 「サイクルパワー」, ぎょうせい, pp.55-61.
- 和田章仁 (2002) : 鉄道駅周辺における歩道上駐輪区画の実態—福井駅を事例として—。都市計画, 51-3, pp.13-16.